

LA VIE AU GRAND AIR



HUBERT LE BLON

L'ancien coureur d'automobile devenu aviateur, qui a trouvé la mort dans un accident d'aéroplane à Saint-Sébastien.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro
et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de
nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

A LA
CORBEILLE FLEURIE

**BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE**

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

Officiers 
Ministériels 

G^d TERRAIN avec construc. bd Richard-Lenoir 95, et pass. Saint-Sébastien, en deux lots. Cont. 966 et 631 m. M. à p. 300.000 et 70.000 fr. A adj. s. 1 ench., Ch. not. 19 avril 1910, fac. réunion S'adr. M^e VINGTAIN, notaire, 26, av. Grande-Armée.

TERRAINS r. Nouvelle entre 189 et 191, r. St-Jacques et la r. d'Ulm, 1 320 et 939 m. M. à p. 308.000 et 197.400 fr. Ad Ch. not. Paris, 19 avril. S'ad. à M^e COUTURIER, notaire, 20, bd Malesherbes. Maison de **R. DES BOIS, 40**. Cce 621 m. env. rapp. Paris 4.200 fr. Rev. br 4.200 fr. M. à p. 10.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 16 avril. S'ad. M^e LINDET, not., 9, bd Saint Michel.

RIEN DE PLUS SIMPLE
RIEN DE MIEUX
que le nouveau châssis

14/16 ch. (4 cyl.)

Darracq

Prix : 5.000 fr.
Avec double phaéton : 5.600 fr.

CATALOGUE FRANCO
Essais chez tous les Agents de Darracq

USINES A SURESNES

LES MEILLEURES BALLES DE GOLF
SONT LES BALLES

DUNLOP

IL N'Y EN A PAS
DE SUPÉRIEURES

VENTE sur surenchère, au Palais, à Paris, le 28 avril 1910, à deux heures.
Maison à Paris **7, RUE GREFFULHE**
Revenu brut : 32.900 francs environ. Mise à prix : 460.250 francs. S'adresser à M^{es} DUBOURG, CHEVET, avoués, et M^e DURANT DES AULOIS, notaire.

Proissy-s.-Seine. Villa Paul Déroutède, quai l'Eluse, 130, 4.239 m. M. à p. 30.000 fr. Adj. Ch. not. Paris, 29 avril. M^e CHAMPETIER DE RIBES, not., 8, r. Ste Cecile.

MAISON rue de Charenton, 84. Cce 1.042 m. R. br. 34.384 fr. M. à p. 340.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 26 avril. S'ad. aux not. M^{es} PLOIX, 23, bd Beaumarchais et MACIET, bd Sébastopol, 60, dép. ench.

A. auj sur 1 ench. Ch. des not. Paris, le 3 mai 1910. **CHATEAU** du Petit-Mesnil, à Marcoussis (S.-et-O.). 12 hectares. Mise à prix : 130.000 francs.

FERME de Choqueuse, Cne Jouarre (S.-et-M.), 128 ha. Rev. net, 9.000 fr. M. à p. 175.000 fr. S'ad. M^{es} CHAVANNE et DELORME, 11, r. Auber, dép. ench.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES
Les Assurances spéciales, 20, rue T...
Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui tractent pleine et entière garantie, doit être avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats constituant cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, planes, de ballons dirigeables, de chevaux et voitures ou d'assurances individuelles, la police souscritte par les clauses y inscrites, clause variant à l'infini, suivant les cas.

Les Assurances spéciales, 20, rue T... à Paris, se chargent de toutes les assurances générales et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien servis ne pas payer des primes exagérées feront de s'adresser aux Assurances spéciales, 20, Taibout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les Assurances spéciales voient verbalement toutes explications utiles. Pour donner rendez-vous, écrire ou téléph. n° 283-41.

PARFUM  L.T. PIVE
POMPEÏA PARIS

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 3 mai 1910.

4 TERRAINS, RUE THÉODULE-RIBON
(Anc. Usine à gaz des Ternes) Sce 585 m. 59, 571 m. 557 m. 542 m. 70. M. à p. 275 f. 1 em. S'ad. M^{es} MAHON LA QUÉRANTONNAIS, 11, rue Auber, dép. de l'enc.

Immense succès  **La 12^e édition vient de paraître**

GASTON LEROUX

LE FANTÔME DE L'OPÉRA



Jamais le populaire auteur du **Mystère de la Chambre Jaune** n'avait atteint à une telle intensité de dramatique émotion que dans ce livre, où le lecteur voit surgir, dans le cadre familier de l'Opéra, l'image hallucinante d'un fantôme.

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Cie, 90, Avenue des Champs-Élysées

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

9 Avril 1910 N° 603
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris / Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.
La page .. 600 fr.
Encartage.. 750 fr.



AVANT DE GAGNER LA COUPE DE LA NATURE ⁽¹⁾

Le dimanche 3 avril, Emile Dubonnet partait de Juvisy à 2 h. 50 m. 20 s. pour tenter de remporter la Coupe de la Nature, accordée au premier aviateur qui accomplirait un parcours de 100 kilomètres en ligne droite. Emile Dubonnet atterrissait à la Ferté-Saint-Aubin, en Sologne, à 4 h. 40, après avoir franchi 109 kilomètres de ville à ville, sans escale. Il y avait à peine vingt jours que l'aviateur volait, et il expérimentait un aéroplane de système tout nouveau. Notre cliché le représente embrassant sa mère avant le départ.

L'Aérostation militaire est-elle compromise ?

L'important débat sur la question des flottes aériennes militaires, qui eut pour théâtre le Sénat, la semaine dernière, présente un intérêt national plus encore que sportif. Nous avons demandé leur opinion aux notabilités qui prirent part à la discussion

La Vie au Grand Air a publié déjà une enquête très documentée sur la question des dirigeables et des avions au point de vue de la défense nationales (1).

Cette enquête, qui présentait l'opinion des plus éminentes personnalités, littérateurs, parlementaires, officiers, concluait à la nécessité absolue pour la France d'avoir une flotte aérienne militaire, car il est lamentable de constater que notre pays, berceau du dirigeable, qui vit le premier grand raid aérien, celui du *Patrie*, de Paris à Verdun, soit justement le plus mal desservi au point de vue des engins qui pourraient, en temps de guerre, rendre de si grands services, comme l'a prouvé le pauvre *République* aux dernières manœuvres du Bourbonnais. Notre cri d'alarme a été entendu et le procès du déplorable système actuel a été fait par M. Emile Reymond, sénateur de la Loire, qui a établi de façon indiscutable la nécessité absolue de fonder une flotte aérienne réelle et non point illusoire, comme celle que nous avons eue jusqu'ici. Nos dirigeables actuels sont en effet pour ainsi dire hors de service; nos officiers font bien leur apprentissage avec les maîtres de l'aviation, comme le prouvent les photographies que nous publions, mais on affecte en haut lieu de se désintéresser de leurs expériences.

Et pendant ce temps, les officiers étrangers viennent faire leur apprentissage en France, y reconnaissent les meilleurs appareils, les font acheter par leurs pays et s'approprient ainsi à nous battre avec nos propres armes dans le cas d'une guerre.

Il nous a semblé intéressant d'aller parler de cette question avec les notabilités parlementaires qui furent le plus directement mêlées aux débats. Commençons par donner l'opinion de M. Reymond, qui a eu le courage de révéler à la tribune du Sénat la coupable indifférence du Gouvernement au sujet des ballons dirigeables et de l'aviation.

Interview de M. Reymond. — La situation est extrêmement grave, nous dit le distingué sénateur de la Loire, et il faut aviser au plus vite pour empêcher le péril de s'étendre. Nous avons tout à réformer ou plus exactement à créer; vous savez quelles lamentables unités nous pouvons opposer aux 14 dirigeables allemands actuellement en service: nous n'avons en tout et pour tout que trois vaisseaux aériens, dont deux sont en réparation ou en transformation et le troisième, la *Ville de Paris*, absolument hors de service; j'estime même que pour ce dernier ce serait risquer une catastrophe comme celle de *République* que de le laisser prendre l'air avec son équipage. De plus, les Allemands ont encore 11 dirigeables en chantier et nous deux seulement: le *Capitaine Marchal* et le *Réaux Vincenot*, offerts par la souscription nationale, organisée, notez-le bien, par la Presse. Nos voisins possèdent aussi une vingtaine de hangars, qui sont plutôt des parcs aérostatiques avec ateliers de réparation, laboratoires d'essais, personnel entraîné, tandis que nous avec nos deux ou trois hangars inutilisables parce que trop petits, ou mal placés, nous ne pouvons garer convenablement nos dirigeables. Je vous citerai le hangar de Verdun qui, ayant pourtant coûté plus de 300.000 francs n'a pas seulement de porte, et laisse la *Ville de Paris*, qui s'y trouve remisée, exposée à tous les vents et à la pluie.

Arrivons maintenant à l'importante question de l'hydrogène: en France, nous payons ce gaz 1 fr. 50, quelquefois 2 francs le mètre cube, tandis qu'il est vendu 25 centimes de l'autre côté des Vosges. Le procédé employé par les Allemands est bien simple: ils s'adressent à une fabrique de soude qui fournit comme produit inutilisé de l'hydrogène en grande quantité. Ce gaz est recueilli et après plusieurs lavages pour le purifier, livré aux autorités militaires. Nous avions d'ailleurs à Saint-Cloud une fabrique d'hydrogène à bon

marché, mais dans le voisinage se trouvaient des villas élégantes, habitées par des personnes vraisemblablement influentes dont le sommeil souffrait de cette proximité, et qui obtinrent la fermeture de l'usine. Savez-vous de quel texte on s'est servi pour prononcer cette fermeture? D'un décret de 1810, interdisant l'établissement d'une quelconque industrie à Saint-Cloud, pouvant troubler le repos de l'empereur Napoléon I^{er}, pendant son séjour au château!

Passons maintenant aux avions.

Les vols de Rougier à Monaco et de Paulhan à Los Angeles ont prouvé quels services on pouvait attendre de ces rapides engins comme éclaireurs, comme porteurs d'ordres, ou même comme instruments de bombardement. Mais, à mon avis, ils ne seront vraiment parfaits que quand on pourra les faire monter par trois hommes: un au moteur, un autre au gouvernail et un troisième pour relever les plans des fortresses ennemies, examiner les positions d'une armée et lancer des projectiles. C'est de ce côté qu'en devra diriger, à l'aide de primes, les recherches de nos constructeurs.

Ce qui est inadmissible, c'est la distinction faite entre l'aviation et l'aérostation confiées, la première à l'artillerie, la seconde au génie; il faut créer un corps unique chargé de toute la navigation aérienne et centralisé sous la direction d'un chef unique. Le personnel sera choisi parmi les officiers et soldats qui se seront le plus distingués sans distinction d'armes.

Et le budget dont nous disposons n'est-il pas misérable? Dix-sept cent cinquante mille francs sont prévus pour l'aéronautique, tandis que les Allemands disposent de plus de dix millions.

Et les phares dont on devait munir nos dirigeables? et les appareils de télégraphie sans fil qu'on devait y poser? Je vous le répète: tout est à faire; j'espère cependant que l'émotion considérable provoquée par la comparaison désastreuse de notre flotte aérienne avec celle de l'Allemagne parviendra à faire agir le Gouvernement et que la France, qui s'est rapidement laissée dépasser par les autres nations, reprendra sa place la première.

Interview de M. Gaudin de Villaine. — La séance du Sénat a établi, de façon indiscutable, la mauvaise volonté du Gouvernement français au sujet de l'aéronautique militaire; nous avons constaté cette même force d'inertie qu'on opposa, il y a quelques années, aux efforts de la Commission militaire relativement à l'achat des brevets Wright. Je sais bien que le Français a le caractère insouciant, il attend que les autres soient servis avant de penser à lui, mais réellement, quand on songe que nous avons construit trois ballons pour la Russie, deux pour l'Angleterre, un pour la Belgique, un pour la Hollande, un pour la République Argentine, un pour l'Espagne et d'autres dont j'ignore la destination, il est permis d'être moins chevaleresque et de songer à notre tour à nous monter une escadre aérienne. Ne nous exposons plus aux sarcasmes de l'étranger, qui nous compara trop souvent au coucou qui va pondre ses œufs dans le nid des autres oiseaux.

L'avis de M. d'Estournelles de Constant. — Le distingué président du groupe sénatorial de l'aviation, a suivi avec le plus grand intérêt la discussion au Luxembourg. — Je ne peux que vous confirmer, nous dit-il, ce que je n'ai cessé de proclamer depuis quatre ans déjà. Nous voyons petit, les Allemands voient grand, toute la question est là. En outre, en Allemagne, les officiers qui se sont consacrés à l'aéronautique trouvent aux dangers qu'ils courent, d'amples compensations; chez nous au contraire, le fait d'avoir occupé leur temps et risqué leur vie à bord de dirigeables, suffit pour les disqualifier.

Je pourrais vous citer le nom du colonel Renard, mort à la peine; du capitaine Ferber, mort en disgrâce; du capitaine Marchal, qui avait été écarté du tableau d'avancement.

Si dévoués que soient nos officiers la lutte n'est pas égale pour la conquête de l'air.

L'opinion de M. Denoix, sénateur de la Dordogne, qui est intervenu dans les débats, a bien voulu nous faire les déclarations suivantes:

— L'Administration de la Guerre est admirablement pourvue d'hommes capables, instruits, travailleurs, c'est-à-dire d'une parfaite compétence, mais il leur manque une chose, une qualité indispensable: l'esprit de décision.

Mais c'est cet esprit de décision qu'il est difficile d'avoir puisque nos diverses Administrations manquent d'un chef, du chef nécessaire qui commande sous sa propre et entière responsabilité, et qui est ou doit être obéi par ceux mêmes qui, étant sous ses ordres, ont reçu de lui, avec les ordres de services, leur part de responsabilité.

Dans l'état actuel des choses, rien de pareil n'existe. Le chef fait défaut; les opinions les plus diverses se produisent, les influences entrent en ligne les coteries se forment et, au milieu de ce chaos, de ce conflit d'hommes et de choses, la vérité s'obscurcit, la volonté chancelle et la décision est ajournée.

Fera-t-on des dirigeables? Ils sont démodés, ils ne peuvent rendre aucun service, disent les uns, il faut les abandonner et les remplacer par les avions! Mais les dirigeables ont leurs défenseurs et des hommes de grande valeur viennent établir, à leur tour, la supériorité des plus légers que l'air sur les plus lourds que l'air.

En présence de pareilles divergences d'opinions, aucune volonté supérieure ne s'affirme, et alors c'est l'ajournement.

Puis surgit la discussion sur le volume et la forme des aérostats, sur les monoplans et les biplans, sur les moteurs, les enveloppes, les hélices, les hangars, etc., etc.

Nous ne sommes pas assez déraisonnables pour ne pas comprendre qu'il y a de sérieuses difficultés à vaincre; mais quelles qu'elles soient, nous ne croyons pas qu'elles soient insurmontables.

Ce qu'il nous faut ce sont des éclaireurs nombreux, dont la forme et le volume importent peu, doués d'une force ascensionnelle considérable, d'une imperméabilité absolue, d'un moteur puissant et pilotés par des hommes courageux.

Je n'ignore pas que la plupart du temps ce n'est pas l'inventeur d'une œuvre géniale qui la porte au maximum de sa valeur pratique; mais cependant il est difficilement compréhensible que le pays qui pendant un si long espace de temps a seul pratiqué, avec un réel succès, la navigation aérienne, qui a possédé les meilleurs et premiers constructeurs, les pilotes les plus audacieux, en soit arrivé à se voir distancé par l'Allemagne et peut-être par d'autres puissances.

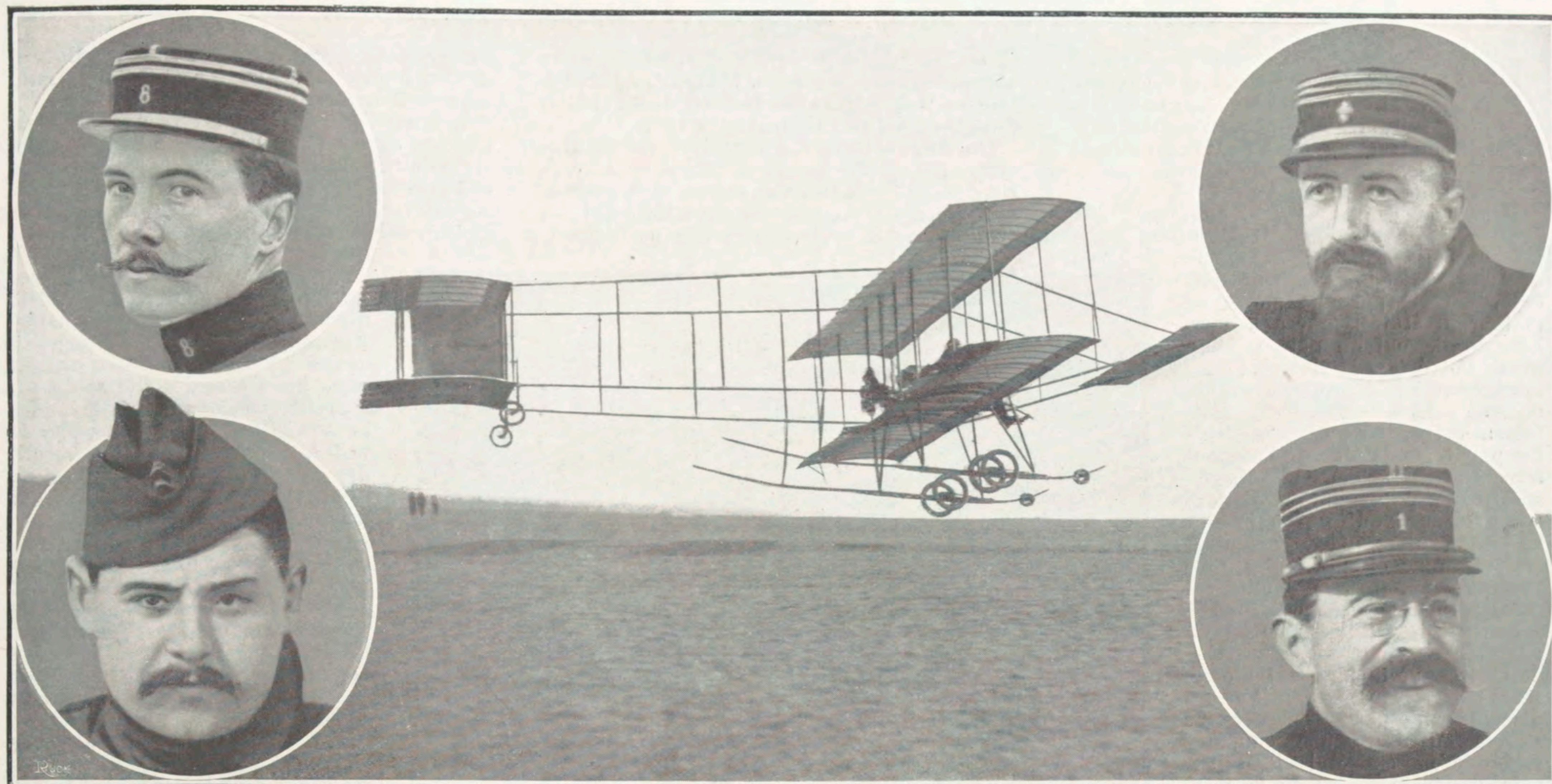
Ce que pense le marquis de Dion. — Nous avons également recueilli l'opinion du marquis de Dion, député de la Loire-Inférieure:

— Je crois, nous a-t-il dit, aux grands services qu'on peut attendre des dirigeables et des avions, surtout au point de vue des reconnaissances qu'ils pourront effectuer; je crains pour eux les canons qu'on étudie actuellement et qui ne tarderont pas à les mettre en péril. Je ne puis comprendre l'indifférence du Gouvernement, qui attend tout de l'initiative privée, et qui compte sur l'offre généreuse des mécènes pour donner à notre nation les unités qu'elle doit posséder. Ce n'est plus de la prévoyance, cela confine à la mendicité.

Telles sont les opinions que nous avons recueillies. Espérons que, comme les premiers articles que nous avons publiés, elles porteront leur fruit.

FRANÇOIS TOCHÉ.

LES OFFICIERS AVIATEURS



Un vol du lieutenant Camermann.

Beaucoup d'officiers font leur apprentissage d'aviateurs; un seul jusqu'ici est arrivé à être un virtuose: c'est le lieutenant Camermann. De gauche à droite en haut: le lieutenant Clavenad, le capitaine Maillod; en bas: le lieutenant Camermann, le capitaine Moreau.



Henri Farman et ses élèves.

La plupart des officiers font leur apprentissage chez Farman à Mourmelon. Les lieutenants Clavenad et Jost travaillent chez Antoinette, le lieutenant Acquaviva à Pau chez Blériot. De gauche à droite: les lieutenants Sido, Jost, Acquaviva, Pequart, le capitaine Marconnet.

LA MORT DE LE BLON

L'aviateur Le Blon, tombé de 40 mètres dans la mer à Saint-Sébastien, s'est tué dans sa chute

UN cinquième nom vient de s'ajouter à la liste des victimes de l'aviation. C'est celui d'un homme qui comptait précisément dans cette phalange de conducteurs habiles et audacieux et de mécaniciens experts, que l'automobile légua à l'aviation, celui de Le Blon.

Depuis une semaine, Le Blon, engagé par le Comité des Fêtes de Saint-Sébastien, avait fait plusieurs beaux vols au-dessus de la baie et de la ville. Une fois, déjà, surpris par une panne de moteur, il était tombé à la mer. L'appareil, soutenu par les ailes, avait flotté et l'aviateur, dans l'eau jusqu'à la ceinture, avait été repêché sans blessure. C'est précisément cette chute, et le mauvais temps du vendredi qui l'avaient forcé à priver de deux journées de spectacle le public qui lui était si sympathique, qui déterminèrent Le Blon, alors que son contrat était terminé et qu'il n'était plus contraint de voler, à donner samedi une nouvelle séance. Il partit à 3 heures 1/4 de l'aérodrome, un peu plus tôt qu'on ne s'y attendait, alors que le canot automobile et les barques qui croisaient en cas d'accident n'étaient pas prêts, et s'éleva aussitôt à une cinquantaine de mètres. Mais il était à peine arrivé au-dessus de la mer, en face de la résidence royale de Miramar, qu'il fut pris dans un remous de vent. Sentant, sans doute, l'impossibilité dans laquelle il était de continuer, il voulut virer et regagner l'aérodrome. Mais, soudain, le monoplane bascula, piqua de l'avant et plongea verticalement vers la mer, s'abîmant dans les flots, non loin de la rive et par quatre mètres environ de profondeur.

Mme Le Blon qui, de l'aérodrome assistait aux évolutions de son mari, poussa un cri déchirant et se précipita vers le rivage. Pendant ce temps, le capitaine Dowes, un élève anglais de Le Blon, s'était jeté à la mer et nageait vigoureusement vers le lieu de l'accident. Mais repoussé par les vagues qui devenaient de plus en plus fortes, il était contraint de renoncer et ce n'est qu'au bout de dix minutes que des barques parvenaient jusqu'au malheureux aviateur dont la tête émergeait seule au-dessus des flots. On le ramenait au quai, donnant encore quelques signes de vie, mais, malgré les soins que lui prodiguaient les médecins il ne tardait pas à expirer. Son corps qu'accompagnait Mme Le Blon, dont la douleur arrachait des larmes à tous les assistants, fut ramené à l'hôtel de Londres où il fut exposé dans une chapelle ardente.

L'appareil qui avait coulé à fond ne put être retiré que le lendemain par une équipe de scaphandriers.

Des obsèques imposantes ont été célébrées à Saint-Sébastien où l'infortuné Le Blon ne comptait que des sympathies. La municipalité et toutes les notabilités de la ville ont accompagné jusqu'à la frontière française le cercueil qui a été transporté au Havre où s'est faite l'inhumation.

La carrière de Le Blon. Né en 1872 à Liancourt (Oise), Le Blon était par conséquent âgé de 38 ans. Dès son plus jeune âge, il montra du goût pour la mécanique, mais délaissant la théorie pour la pratique, il entra à l'atelier. Il fit son service militaire comme mécanicien à Chalais-Meudon. Il débuta dans l'automobile chez Gillet-Forest, puis passa chez Serpollet. Il fut un des collaborateurs les plus dévoués du regretté ingénieur. Fanatique comme lui de la voiture à vapeur, c'est avec celle-ci qu'il débuta dans les courses. Paris-Madrid fut sa première grande épreuve. Il se

classa 13^e. Mais il brillait surtout dans les épreuves de pure vitesse. Il faisait du 100 à l'heure dans la côte de Gaillon et du 136 à l'heure en palier à Dourdan, en 1902.

Un de ses meilleurs souvenirs est assurément, dans cette première partie de sa carrière, celui de l'admirable course qu'il fournit aux Ardennes françaises en 1904. En dépit des surprises de la route, des crevaisons de pneu-

me dit-il. C'est drôle ces machines-là. Mais il n'y en a pas deux qui soient f... de faire marcher leur moteur.

Le lendemain matin, je le retrouvai. Il avait endossé un « bleu » de mécano et il était en train de tripoter dans l'Anzani de Delagrangé et l'après-midi, celui-ci qui avait à peine réussi à s'enlever depuis l'ouverture du meeting, faisait un vol superbe. De ce jour, Le Blon était acquis à l'aviation. Il s'associait avec Delagrangé et partait avec lui avec Blackpool où il fit déjà quelques vols impressionnants. Après la mort de Delagrangé, il conservait ses appareils et prenait part au meeting d'Héliopolis. Il s'y classa 3^e dans le prix de la plus grande distance et 2^e dans le prix de la totalisation et battait le record des 5 et 10 kilomètres. Il était un des concurrents le plus en vue pour les meetings de la saison.

Le conducteur et l'homme. C'est avec un profond étonnement, mêlé de tristesse, que j'ai vu un grand journal, habitué à plus de pondération dans ses jugements, qualifier Le Blon de mauvais conducteur et insinuer que son accident pouvait être attribué à sa maladresse !

J'ai connu Le Blon depuis ses débuts et j'ai goûté pour la première fois avec lui les délices du 100 à l'heure. Peu de conducteurs m'ont donné la même sensation de quiétude à toutes les allures. Il allait droit, comme Théry. Voici d'ailleurs ce que disait quelqu'un qui s'y connaît, notre collaborateur Faroux, en lui consacrant un « Au Volant » dans la Vie au Grand Air :

« Ce grand gaillard barbu, dont la face évoque celle d'un Christ des primitifs est un des plus rudes manieurs de volant que je connaisse. Il est adroit, audacieux et sûr. Il tient son volant d'une main ferme et légère à la fois. Ses changements de vitesse sont fait avec une souplesse déconcertante, mais c'est dans l'art délicat de prendre les virages qu'il apparaît réellement extraordinaire. Son attaque est longue et sûre, sa courbe savante, sa sortie impeccable : on dirait que sa voiture roule sur d'invisibles rails. Celui qui vire le mieux, disait Théry, spectateur aux Ardennes Belges, c'est Le Blon. En dehors de la course, Le Blon est un prudent. Je ne crois pas qu'il ait jamais eu un accident à son actif. C'est un de ceux avec lesquels on aime faire de la route, car on est sûr avec lui. »

Calme, rangé, Le Blon partageait sa vie entre son atelier et sa petite maison de Boulogne où l'attendait sa femme, une habile conductrice, elle aussi, et ses enfants. On rencontrait un peu partout où il y avait du sport sa physionomie douce, son sourire triste et comme lassé d'une persistante déveine, qui semblait l'avoir abandonné et qui l'a poursuivi jusque dans la mort. Il assistait l'autre dimanche au cross professionnel à Meudon et c'est peut-être là qu'il fut photographié pour la dernière fois. Par une macabre coïncidence, Le Blon a trouvé la mort avec l'appareil même sur lequel Delagrangé avait fait une chute funeste et on se souvient que la Vie au Grand Air publia à cette date une lettre de Le Blon dans laquelle celui-ci protestait contre l'opinion de certains confrères attribuant la mort du malheureux aviateur à son imprévoyance.

C'est un brave garçon, un cœur dévoué et simple qui s'en va. Puisse le sentiment d'universel regret qu'inspire son départ, adoucir un peu la douleur de celle qu'il laisse derrière lui !

MARCEL VIOLETTE.



Hubert Le Blon.

L'excellent conducteur d'automobiles, qui était devenu un de nos meilleurs aviateurs, a péri tragiquement le 2 avril à Saint-Sébastien.

matiques, de l'imprévu hasardeux, il mena de bout en bout à la même allure, accomplissant les cinq tours de circuit dans des temps qui ne variaient pas au-delà d'une minute.

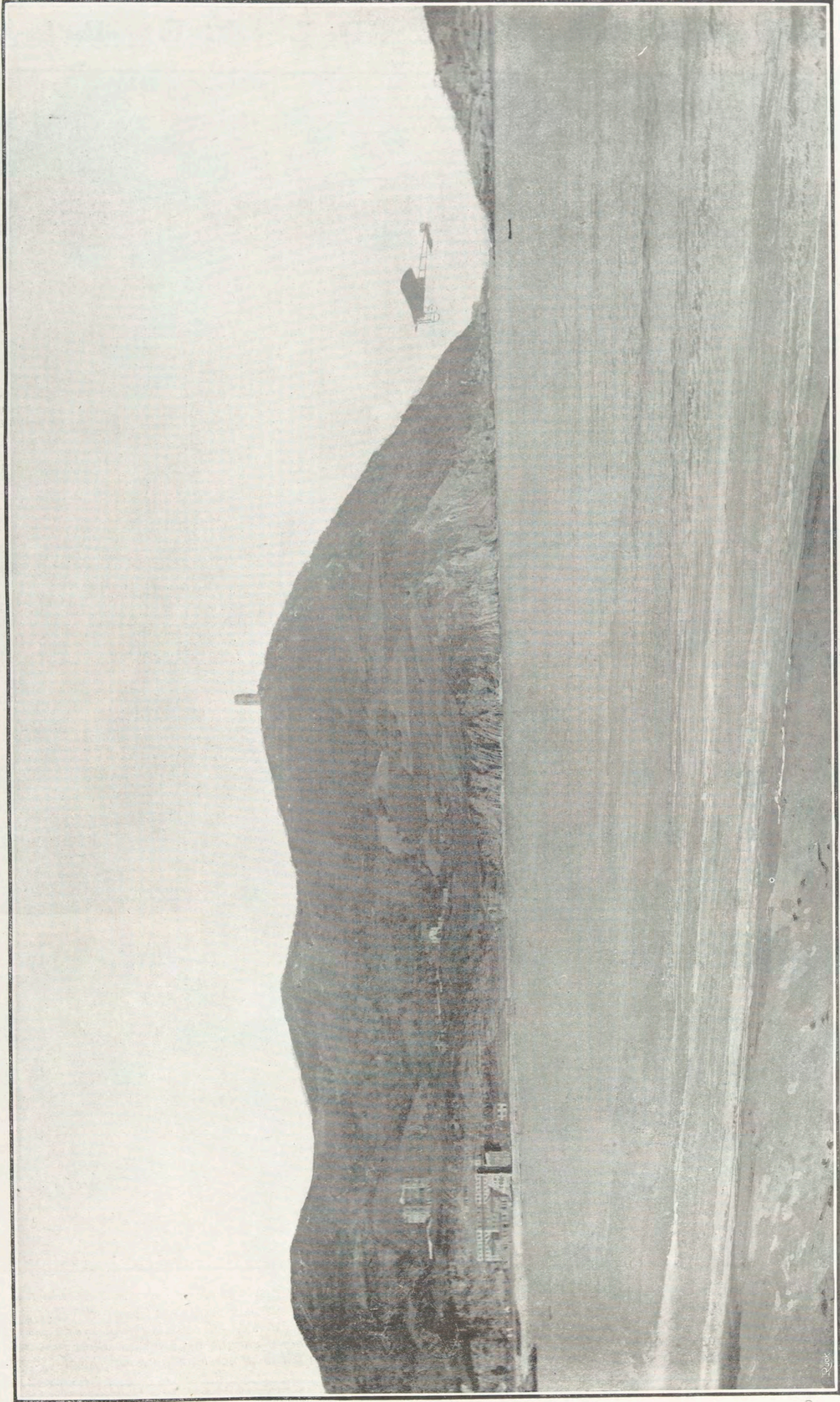
Serpollet ayant abandonné les courses, Le Blon entra chez Hotchkiss. Au circuit des Ardennes belges, pour sa première apparition avec le moteur à explosions, il battait splendidement le record du tour en couvrant 105 kilomètres dans les 60 minutes. On se souvient encore de l'admirable tenacité qui lui permit, aux dures éliminatoires d'Auvergne de finir dans les cinq premiers, assurant ainsi à sa marque la qualification pour la Coupe Vanderbilt. Entre temps, il conduisait une Panhard aux Ardennes belges et se classait troisième. et une Isotta-Fraschini à Brescia. Il ne fut pas heureux à la Sarthe ni au premier circuit de Dieppe où il pilotait une Panhard. On sait que la grande marque joua de malheur cette année. Après la suppression des courses, Le Blon entra comme chef d'atelier aux usines Lorraine-Dietrich. Mais le sport le tenait au cœur avec la grisurie de la vitesse, l'attrait de la lutte contre l'adversaire, contre les éléments, contre le temps. L'homme qui avait réussi le premier le cent dans l'heure était tout désigné pour conduire un aéroplane. Je le rencontrai en juillet dernier à Bétheny. Il errait dans les hangars, seul, taciturne, avec cet air de lassitude qui lui était habituel, semblant pourtant s'intéresser à ces nouveaux engins qu'il voyait de près pour la première fois.

— Je suis venu en curieux, avec ma femme,

La Vie au Grand Air

La Vie au Grand Air

LES DERNIERS VOLS DE LE BLON



LE BLON VOLE AU-DESSUS DE LA BAIE DE SAINT-SÉBASTIEN

Sur un terrain encaissé comme celui de Saint-Sébastien, qu'entoure de toutes parts une chaîne de hautes collines, les envolées de l'aviateur devaient toujours se faire du côté de la mer. Il évoluait le plus souvent au-dessus de la baie, tandis que des quais, du port et de toutes les maisons de la ville, la population enthousiaste l'acclamait. C'est alors qu'il exécutait un vol supplémentaire, auquel il n'était pas contraint par ses engagements, et pour faire plaisir à ses admirateurs, que le malheureux Le Blon fut précipité dans les flots, où il trouva la mort.

LA CARRIÈRE DE LE BLON



QUELQUES PHOTOGRAPHIES DE LA COLLECTION DE LA VIE AU GRAND AIR

Les photographies que nous donnons ci-dessus retracent la carrière de l'excellent conducteur. 1. Aux Ardennes françaises (1904). — 2. Dans la côte de Gaillon, 100 kil. à l'heure (1902). — 3. A Blackpool : Cody, Le Blon et Delagrangé (1909). — 4. Aux Éliminatoires d'Auvergne (1905). — 5. Dans Paris-Madrid (1903). — 6. Au premier Circuit de Dieppe (1907). — 7. Comme mécano de Mme Le Blon dans une course de 500 mètres, où elle battit son mari, Deauville (1903). — 8. La dernière photographie, au Cross professionnel à Saint-Cloud (20 Mars 1910).

Comment j'ai gagné le Cross International

Par LOUIS BOUCHARD

Le vainqueur Louis Bouchard donne ses impressions aux lecteurs de la Vie au Grand Air



Un virage de Louis Bouchard.

La France a remporté une splendide victoire dans le Cross-Country International professionnel disputé dimanche dernier dans le parc de Saint-Cloud. Trois Français ont pris les trois premières places. C'est Louis Bouchard qui s'est assuré la victoire : les 16 kil. 250 en 56 m. 57 s. 2/5.

Je dois avouer que ce n'est pas sans une certaine appréhension que je me suis rendu dimanche dernier au départ de l'International.

L'andernier, j'avais nettement gagné l'épreuve, et ce souvenir eut dû m'enlever toute crainte, mais que voulez-vous ? Il y a quelque temps que j'ai lâché les courses à travers bois pour le travail sur piste, et cela fait tout de même quelque chose de se dire qu'on va avoir à lutter sur les seize kilomètres d'un parcours dur avec des gaillards fin prêts, et décidés à ne pas vous ménager une minute. Songez donc que, depuis le Marathon de Londres, que je gagnais il y a maintenant trois semaines en battant Aldridge, je n'avais fait comme travail sérieux que trois courtes poussées sur 5 kilomètres. Je dis courtes, parce que maintenant que je remporte des Marathons, toutes les distances inférieures à 20 kilomètres ne me semblent guère longues.

Au coup de pistolet je filai à toute allure, surveillant de près Neveu, mon vieil adversaire, qui espérait bien me montrer ses talons à l'arrivée. Au fond, sa confiance en lui-même était assez justifiée par sa performance du Championnat de France. Mais que voulez-vous, j'ai toujours passé pour un aggricheur, et je m'étais fermement juré que s'il me battait, il ne m'aurait pas sans douleur.

Après le tour de piste dans le bas parc, nous n'étions plus que deux en tête, dont l'éternel Neveu, que je précédais de cinquante centimètres.

C'était maintenant l'instant d'escalader la grimpe fameuse qui fait la joie du public, mais aussi le désespoir du crossman, lorsque, après avoir



Louis Bouchard,

Champion d'Europe de Cross-Country 1909-1910, recordman d'Europe du Marathon.

couvert une bonne douzaine de kilomètres il se trouve brusquement devant elle. En sus de son inclinaison sérieuse et de son col raviné, elle a pour elle, c'est-à-dire contre nous, d'être coupée par des passages de route qui vous démolissent l'action en vous obligeant brusquement à redresser le buste, puis à le courber à nouveau.

Neveu étant de haute taille, se trouvait, par ce fait même, désavantagé ; j'en profitai pour démarrer sec au milieu de la grimpe et, du coup, décollai mon grand adversaire.

Dès lors la course était pour moi finie. Je m'en allai à grande allure dans le haut parc, et quand vinrent les lacets de Sèvres, je les descendis comme j'aime le faire en virant sur deux roues, pour parler le langage de l'automobile. Neveu était loin et ne devait plus me revoir.

J'avais encore un bon bout de chemin à faire avant le poteau d'arrivée, mais la confiance m'était revenue entière et je me sentais en bon état.

Pourtant une inquiétude vint m'assaillir dans les derniers kilomètres sous la forme de Millot qui, plus en forme que lors du Championnat, se rapprocha peu à peu de moi. Heureusement que je me sentais capable de finir vite ; aussi je n'eus plus qu'une seule idée, me reposer durant le dernier tour pour terminer par un emballage rapide. Il faut croire que mon calcul fut juste, car lorsque je passai la ligne, mon brave camarade Millot se trouvait à vingt mètres de moi.

Bouchard

LE CROSS-COUNTRY INTERNATIONAL PROFESSIONNEL



LE TRIOMPHE DU CHAMPION

Louis Bouchard a renouvelé sa victoire d'il y a trois semaines dans le Marathon anglais en s'assurant la première place du Cross International. Il a couvert les 16 kil. 250 du parcours en 56 m. 57 s. 2/5; Millot était second à 15 mètres; Neveu finissait troisième en 58 m. 40 s. 1/5 à 13 secondes devant le premier Anglais, Aldridge. Par équipes, la victoire revient à l'U. A. P. qui gagne avec 34 points, devant le S. C. P. (56 points) et l'équipe d'Angleterre (80 points); De gauche à droite, en haut : dans la « grimpette » Bouchard (47) et Neveu (17) vont de conserve, devant Dugourd (2); Aldridge (11) lutte avec Dugourd (2),

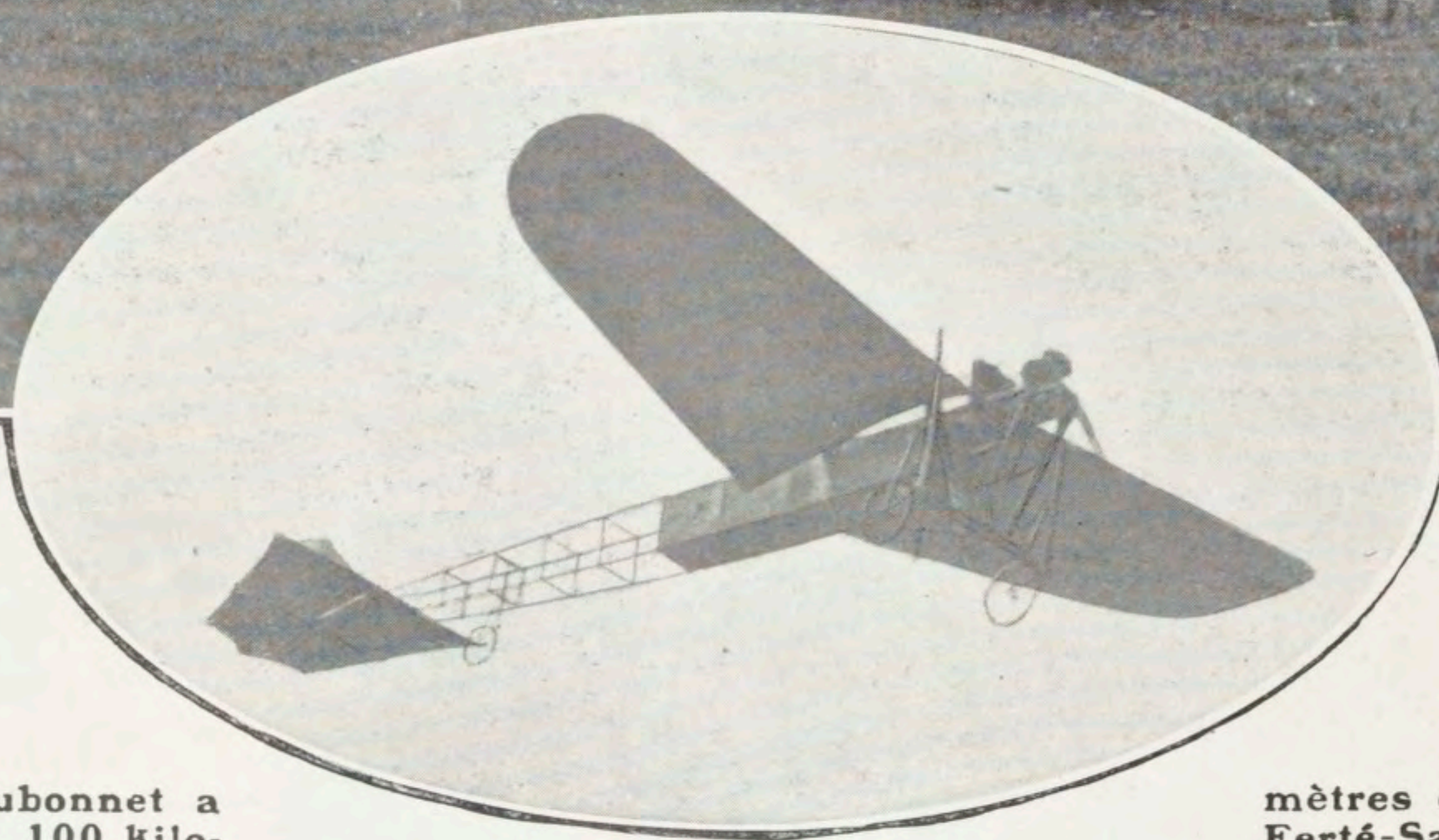
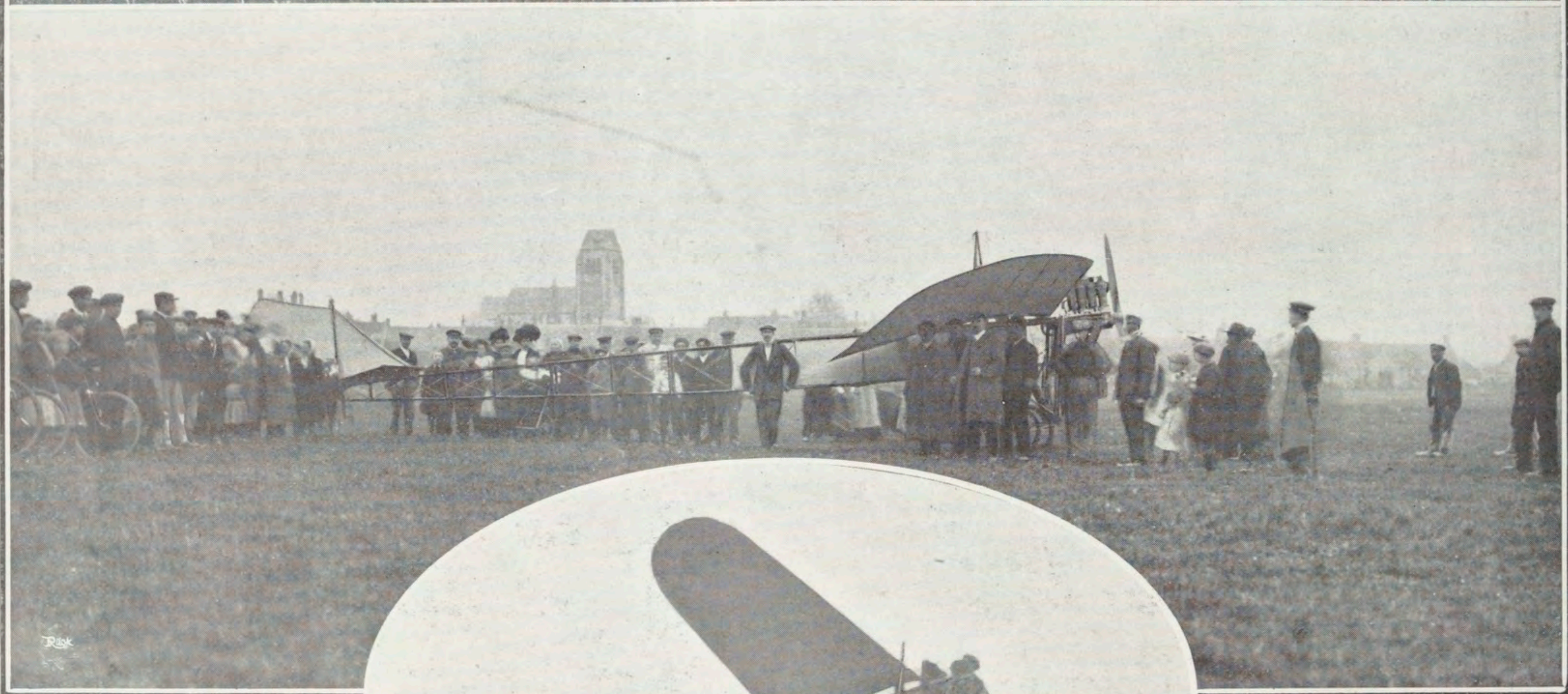
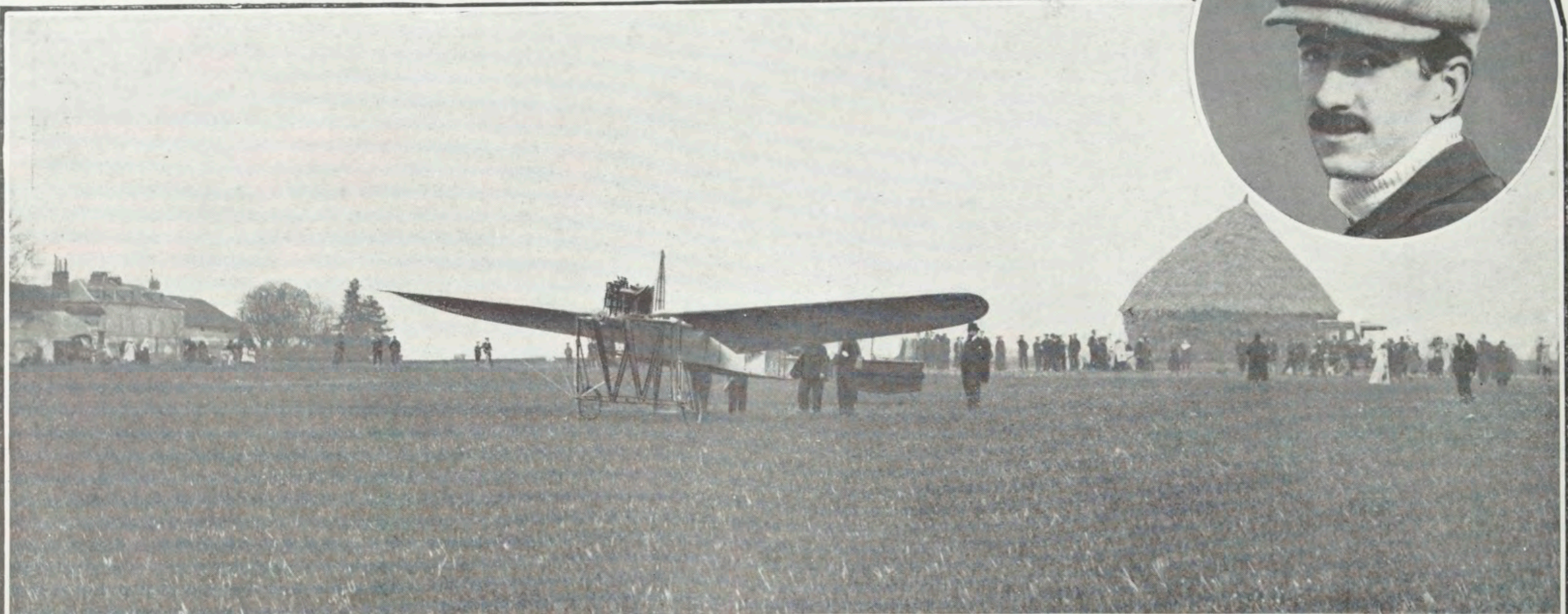
PROFONNEL VICTOIRE DE LOUIS BOUCHARD



FRANÇAIS, LOUIS BOUCHARD

Bouchard tout seul. Neveu, qui s'est classé troisième à cinquante mètres de l'arrivée ; dans une dernière détente, Louis Bouchard s'assure le meilleur sur Millot (18) qui finit à 15 mètres de lui. En bas : Louis Bouchard commence à fatiguer dans le raidillon. Vers le triomphe : Bouchard, exténué, conserve néanmoins l'avantage et passe la ligne d'arrivée en vainqueur, grâce à sa merveilleuse énergie. On a vu plus haut l'opinion de Bouchard sur sa victoire et en particulier ce qu'il pense de son compatriote Neveu. Sur un terrain plus coulant, celui-ci aurait certainement fait mieux.

Dubonnet gagne le Prix de la Nature



Le triomphe

En haut le départ d'Emile Dubonnet à la ferme de Champagne, située au-dessus de Juvisy. Dessous : l'atterrissage à la Ferté-Saint-Aubin (Loiret). En

Pour ses débuts, Emile Dubonnet a enlevé le Prix de la Nature, 100 kilo-

Lendemain de l'accident de Delagrange, Latham battait le record de l'altitude et s'élevait à plus de 1.000 mètres au Camp de Châlons. Le jour même où la nouvelle de la mort de Le Blon parvenait à Paris, un quasi débutant, Emile Dubonnet, accomplissait une performance sans précédent, couvrant plus de 100 kilomètres en ligne droite, à travers la campagne, traversant la vallée de la Loire et remportait le prix de la Nature. Aussi semble-t-il que loin de les décourager, ceux qui sont tombés au champ d'honneur, semblent au contraire montrer le chemin à leurs émules et que ce rappel du péril soit au contraire une excitation à tenter davantage : « En avant, par dessus les tombeaux ! »

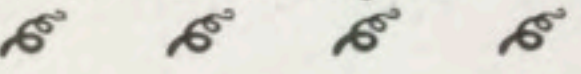
Le Prix de la Nature, fondé l'an dernier consistait à couvrir 100 kilomètres d'un point à un autre, fixé à l'avance, en moins de deux heures. Il n'avait été tenté jusqu'ici que

par Jacques de Lesseps. Parti d'Etampes avec l'intention d'atterrir à Nouan-le-Fuzelier, on sait qu'une avarie de moteur l'avait contraint à descendre à quelques kilomètres du départ. On estimait assez généralement que le nouvel essai qui avait été annoncé n'aurait guère un meilleur résultat. Emile Dubonnet, en effet, est un nouveau, et le monoplan sur lequel il partait, comme le moteur qui l'actionnait, en sont à leurs débuts. Mais le tout formait, paraît-il, un excellent ensemble, puisque le triomphe les attendait.

Depuis une vingtaine de jours, Dubonnet s'entraînait dans son aérodrome privé de Draveil et partait plein de confiance. L'appareil avait été conduit la veille à la ferme de Champagne et, dimanche à 2 h. 50 m. 20 s. MM. Riguelle, chronomètreur, et Taxis, commissaire de la Ligue Nationale aérienne, lui donnaient le départ.

d'Emile Dubonnet.

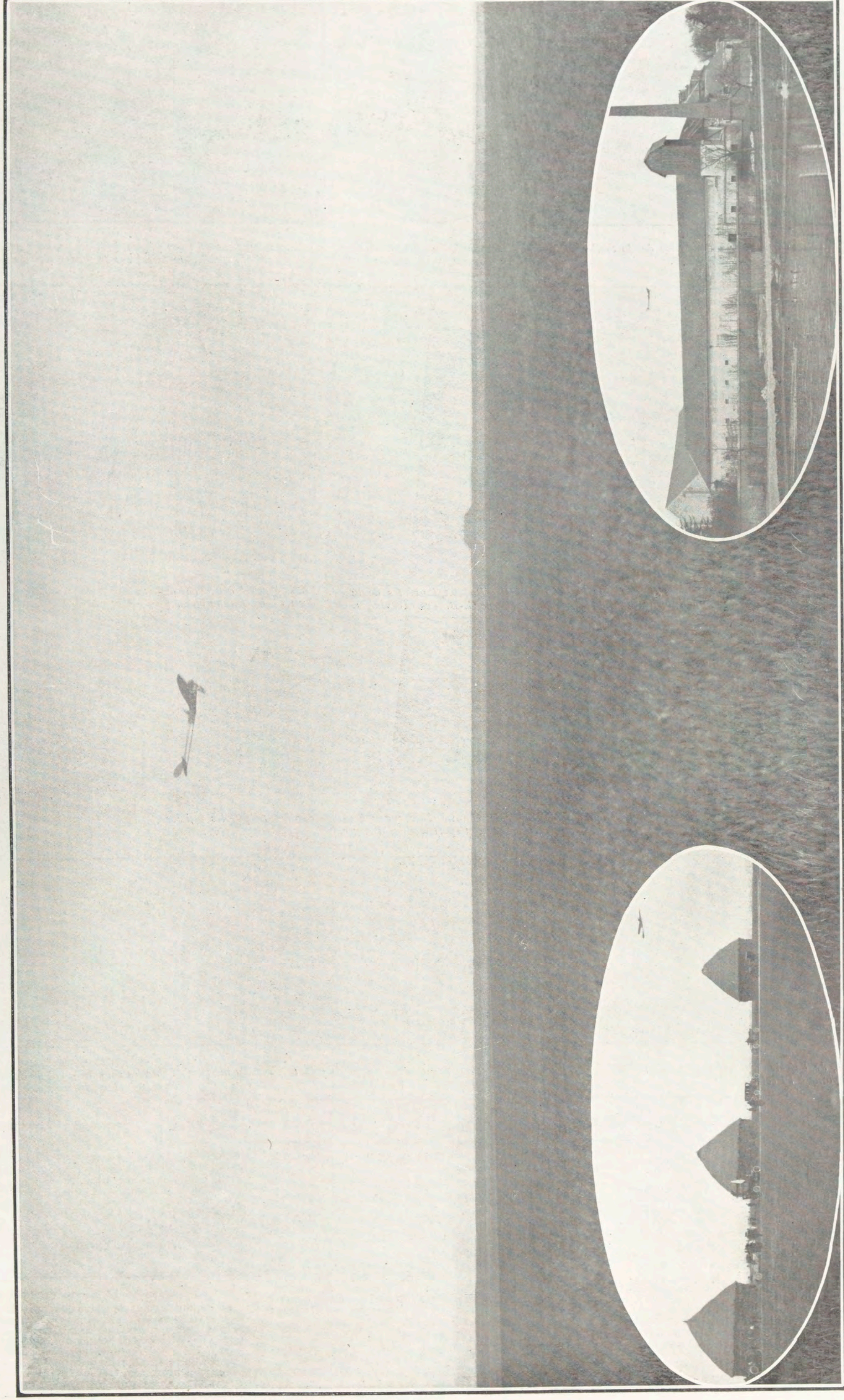
bas : le monoplan Tellier en vol. En haut : Emile Dubonnet qui a remporté le prix de la Nature, couvrant 109 kilomètres en 1 h. 48 m. 54 s. 4/5, soit 109 m.

mètres en ligne droite de Juvisy à la Ferté-Saint-Aubin. 

Derrière lui, s'élançaient plusieurs automobiles. Mais bientôt, l'oiseau gagnait du terrain et les poursuivants le perdirent de vue. Un peu inquiets, ils quittèrent la route nationale pour le chercher dans la direction de Pithiviers. Il n'y avait plus qu'à continuer la poursuite, mais quand les automobiles arrivèrent à la Ferté-Saint-Aubin, leur frère ailé les avait devancés depuis longtemps. MM. le baron de Commaille, Fils et Sautin avaient, en effet, constaté son atterrissage à 4 h. 39 m. 14 s. 4/5. Les 109 kilomètres avaient été couverts en 1 h. 48 m. 54 s. 4/5 soit 109 minutes. En battant le record du voyage, Emile Dubonnet enlève le Prix de la Nature (10.000 fr.) et se classe pour le Prix du Daily Mail (15.000 fr.) attribué à l'aviateur qui aura fait la série de voyages totalisés la plus longue au 16 août 1910.

F. A. W.

LE PRIX DES 100 KILOMÈTRES EN LIGNE DROITE



ÉMILE DUBONNET PASSE AU-DESSUS DE LA BEAUCÉ

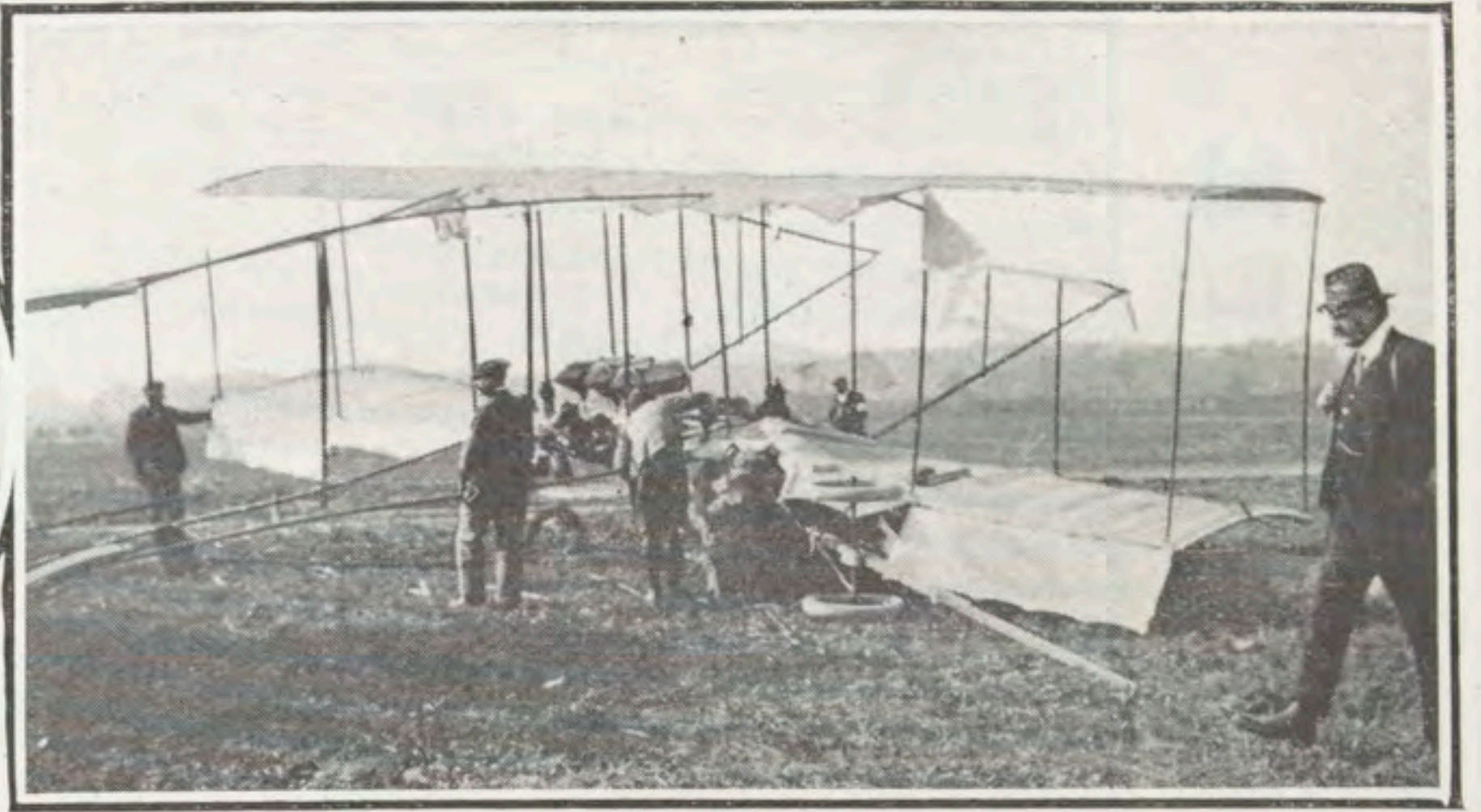
Le 3 avril, Emile Dubonnet remportait le Prix de la « Nature », d'une valeur de 10.000 francs, couvrant 109 kilomètres de ville à ville, sans escale et en ligne droite. Il prenait son vol à la ferme de Champagne, dont nous publions un cliché à droite et atterrissait à la Ferté-Saint-Aubin. A gauche, une photographie du départ. En dehors de M. Masson le directeur de la « Nature » seul le photographe de la « Vie au Grand Air » a suivi l'épreuve de bout en bout. Détails techniques : Monoplan Tellier, chantiers de Juvisy, moteur Panhard-Levassor, magnéto Nilmélior, fortes toiles Continental.



L'équipe de Belgique qui a battu l'équipe française de football-association du C. F. I. par 4 à 0.



E. Stuber, du 25^e, champion de France militaire de boxe.



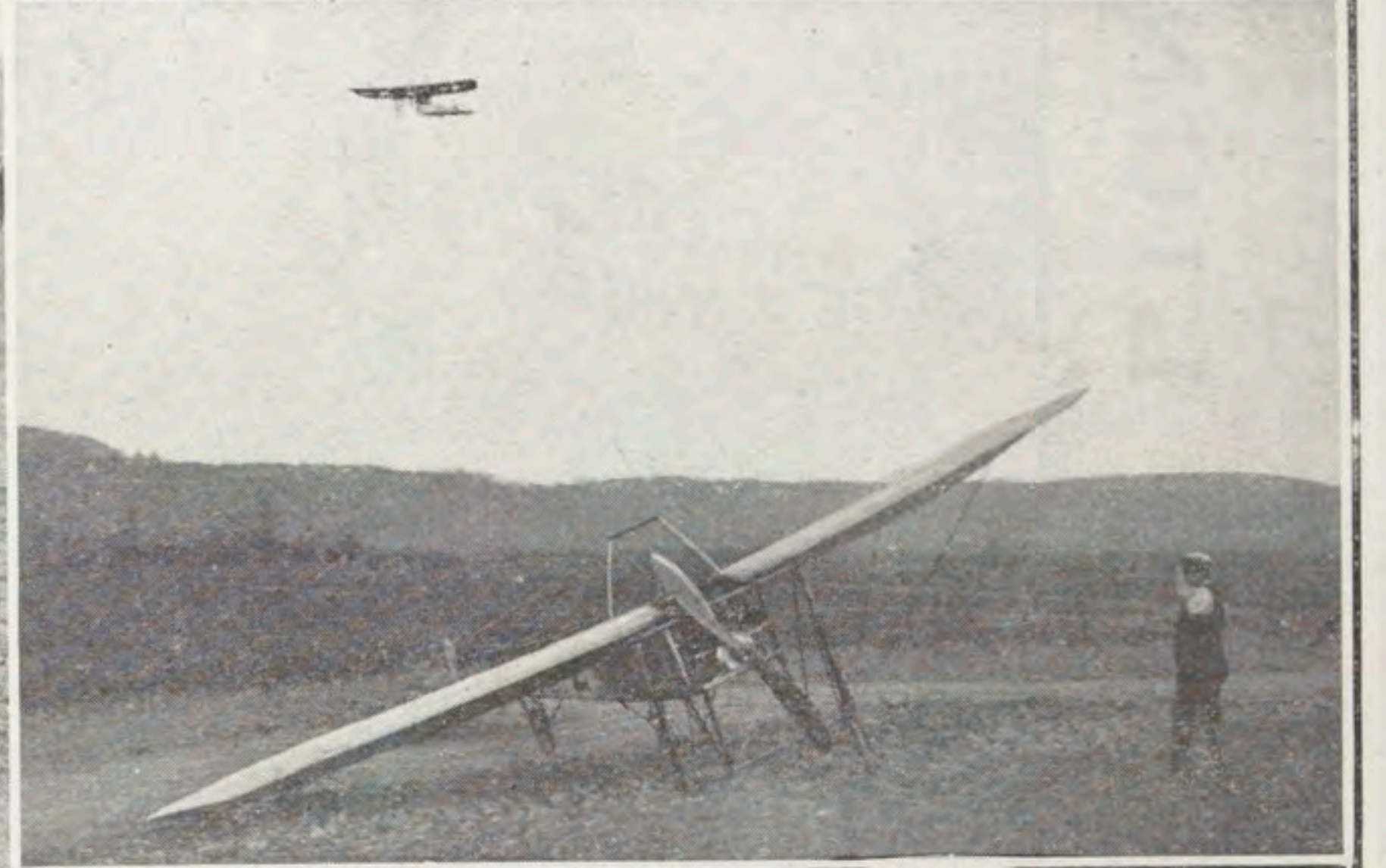
Chavez, prenant mal son départ, à Biarritz, va s'abîmer sur un tronc d'arbre laissé sur le champ d'aviation.



Quelques concurrents du tournoi international de tennis.



Mlles Bodelot, lauréates de la Coupe G.-B. des aéroplanes.



Leblanc passe à Biarritz, au-dessus d'un Blériot blessé.



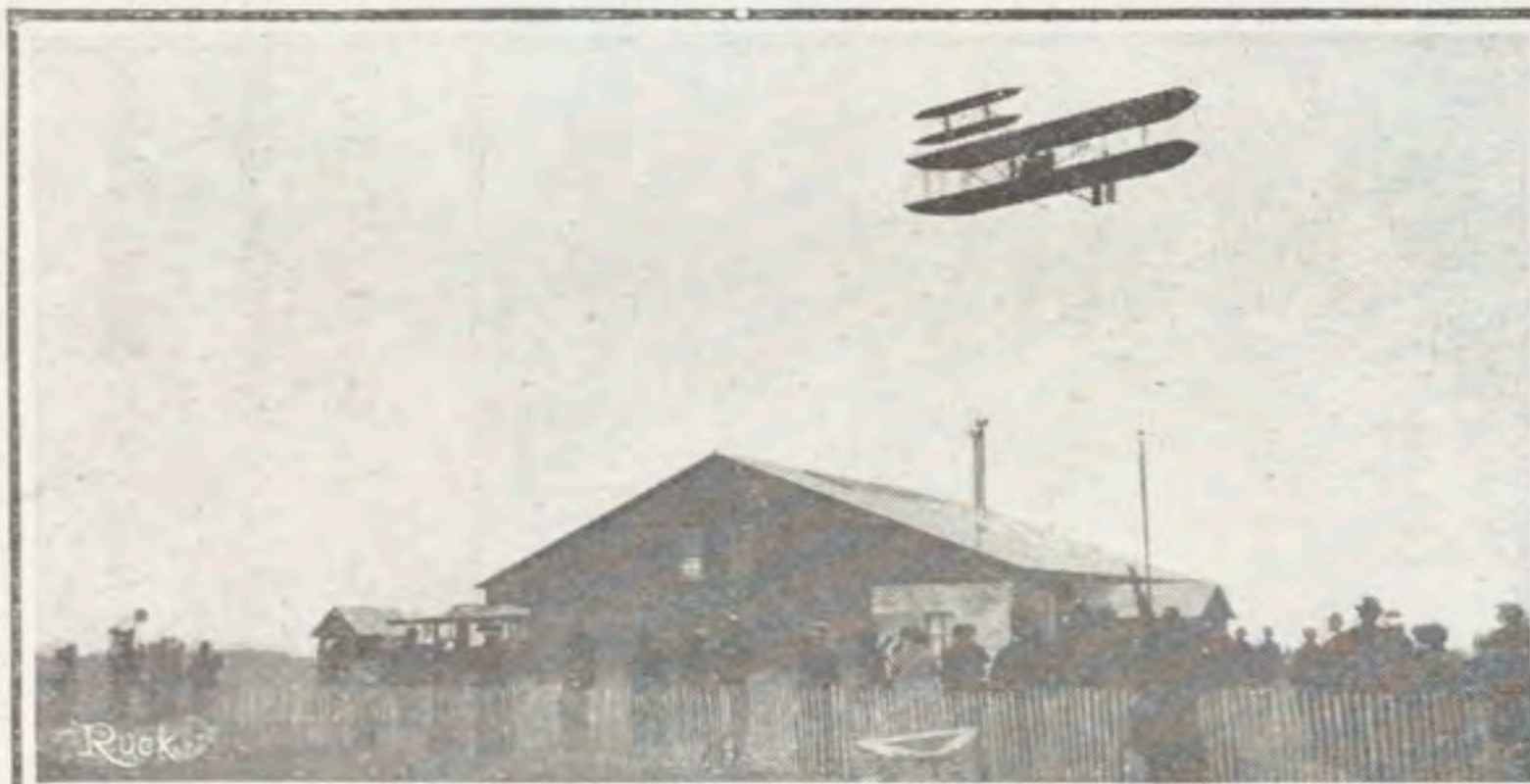
Molon vole, à Cannes, après son accident.



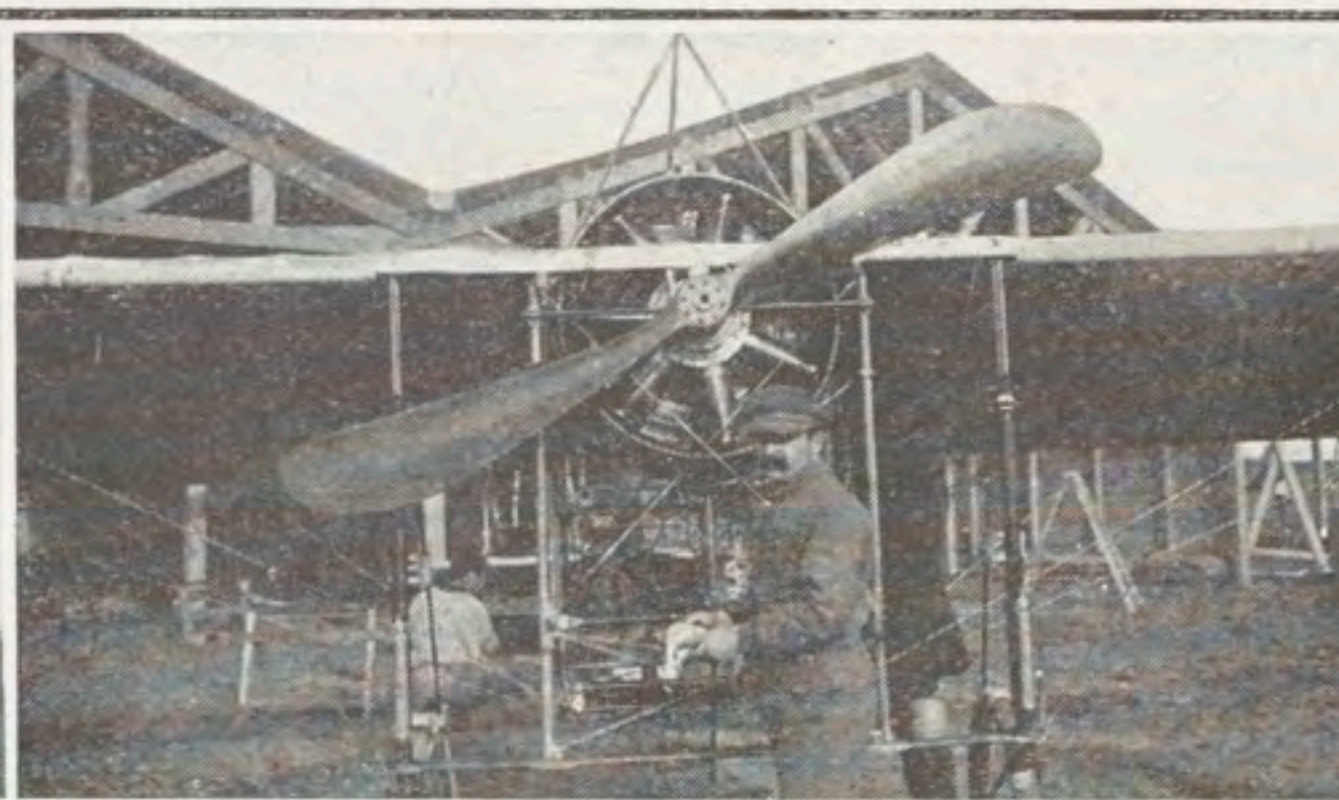
Cross-country hippique organisé par le Comité d'hivernage à Alger et disputé par les officiers, sportsmen et sportswomen d'Alger.



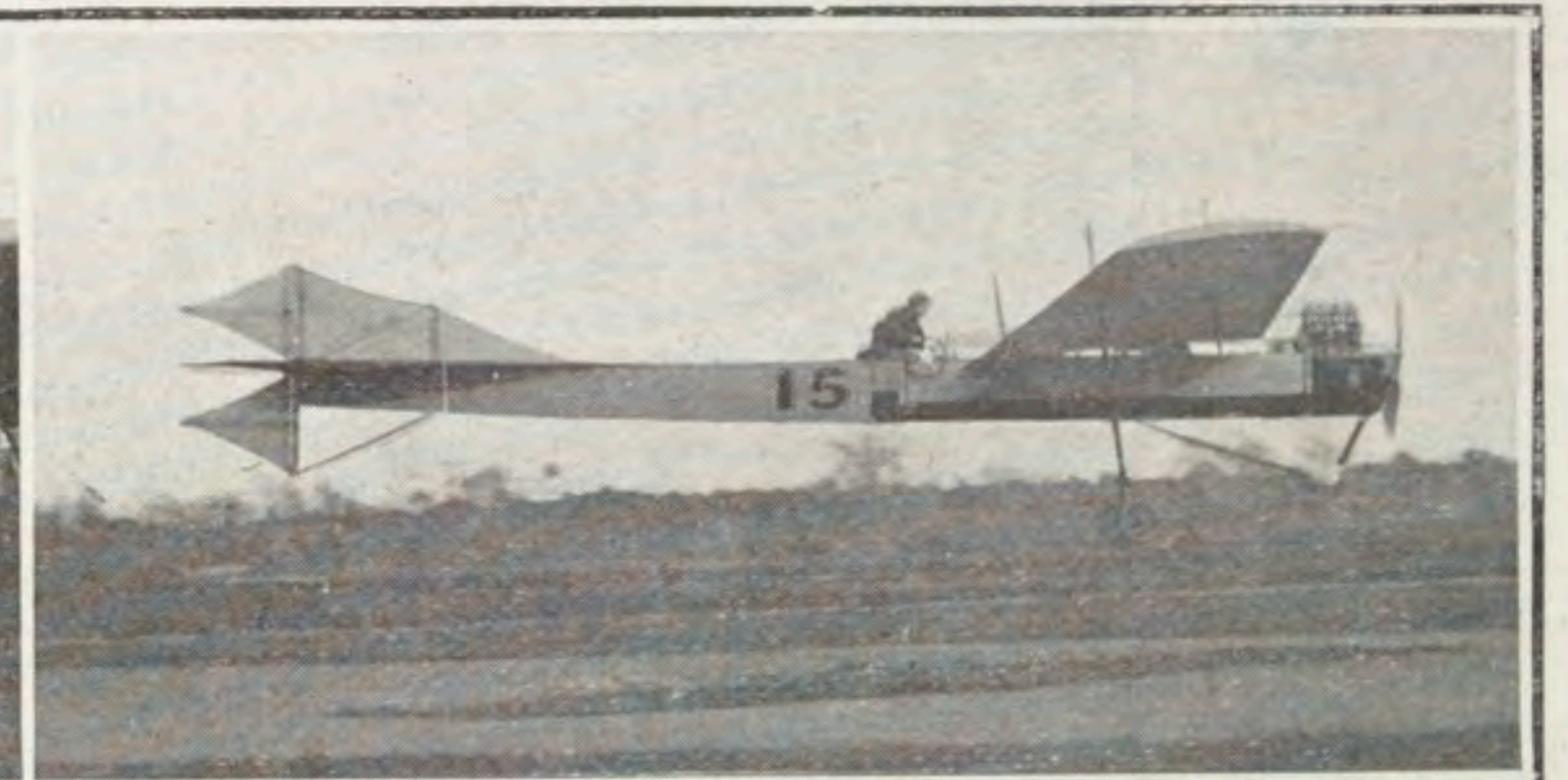
Maurice Conard, gagnant du prix des Jeunes à Tours.



Gasnier vient à Pau, de l'Ecole Wright, rendre visite en aéroplane à l'Ecole Blériot.



L'hélice et le moteur 7 cylindres du Flying Dutchman à 2 places, à M. Van Maasdyk.



Au meeting de Cannes : un beau vol de Sands sur son monoplane Antoinette.

Principaux Résultats sportifs du 30 Mars au 3 Avril

ATHLÉTISME

VENDREDI 1^{er} AVRIL. — Marcel Moreau, pour sa rentrée, bat Dick Emden, au 5^e round par knock-out.

SAMEDI 2 AVRIL. — Boxe. — Poesy et de Ponthieu font match nul après dix rounds. — Finale du critérium des poids lourds : Carl Wonders et Taffoureau font match nul.

DIMANCHE 3 AVRIL. — Saint-Cloud. — Le Cross-Country international : 1. Bouchard, 16 km. 500 en 56 m. 57 s. 2/5; 2. Milot, en 57 m. 2 s.; 3. Neveu, en 58 m. 40 s. 1/5; 4. Aldridge (Anglais) en 58 m. 53 s. 1/5.

DIMANCHE 3 AVRIL. — Nice-Monaco. — 1. Bouin, champion de France, en 1 h. 5 m. 29 s.; 2. Wood, champion d'Angleterre, en 1 h. 7 m. 33 s.; 3. Lombardi, champion de Lombardie, en 1 h. 9 m. 18 s.

DIMANCHE 3 AVRIL. — Football Rugby. — Lyon, demi-finale. — Lyon (1), bat Racing-Club de France (1) 3 à 0. — Bordeaux, 9, demi-finale. — Stade Bordelais Université Club bat Stadoceste Tarbais 16 à 3. — Bordeaux et Lyon sont qualifiés pour la finale.

DIMANCHE 3 AVRIL. — Football Association. — Le Red Star à Saint-Ouen bat le Racing-Club Roubaisien par 4 buts à 2. — Le Onze National Belge à Gentilly bat l'équipe du

C. F. I., par 4 buts à 0. — L'Union Saint-Servannaise bat le Stade Français par 2 buts à rien.

AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 2 AVRIL. — Leblon, sur Blériot, tombe à Saint-Sébastien et se tue.

DIMANCHE 3 AVRIL. — Dubonnet gagne la Coupe de la Nature en volant de Juvisy à Orléans, couvrant 109 kilomètres en 1 h. 48 m. 50 s. 4/5.

CYCLISME

DIMANCHE 3 AVRIL. — Velodrome d'hiver. — Prix Houben. 1. Comès; 2. Moretti; 3. Martin. — Prix Kimble (handicap) : 1. Dupuy; 2. Jacquard; 3. Moretti. — Prix Michael (50 kilomètres derrière entraîneurs) : 1. Nat Butler; 2. Parent; 3. Darragon. — Temps : 46 m. 32 s. 2/5.

HIPPISME

MERCREDI 30 MARS. — Maisons-Laffitte. — Prix Perplexe (1.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Fils du Vent, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Oversight; 3. Percy. — P. M. : Gag. 25 fr. 50; pl. 13 fr. 50, 11 francs.

VENDREDI 1^{er} AVRIL. — Saint-Ouen. — Prix Azur (steeple

handicap, 4.100 mètres, 10.000 francs) : 1. Héron, au comte H.-C. Osheim (R. Sauval); 2. Cabriole II; 3. Mimulus. — P. M. : Gag. 51 francs; pl. 17 francs, 20 francs, 22 fr. 50.

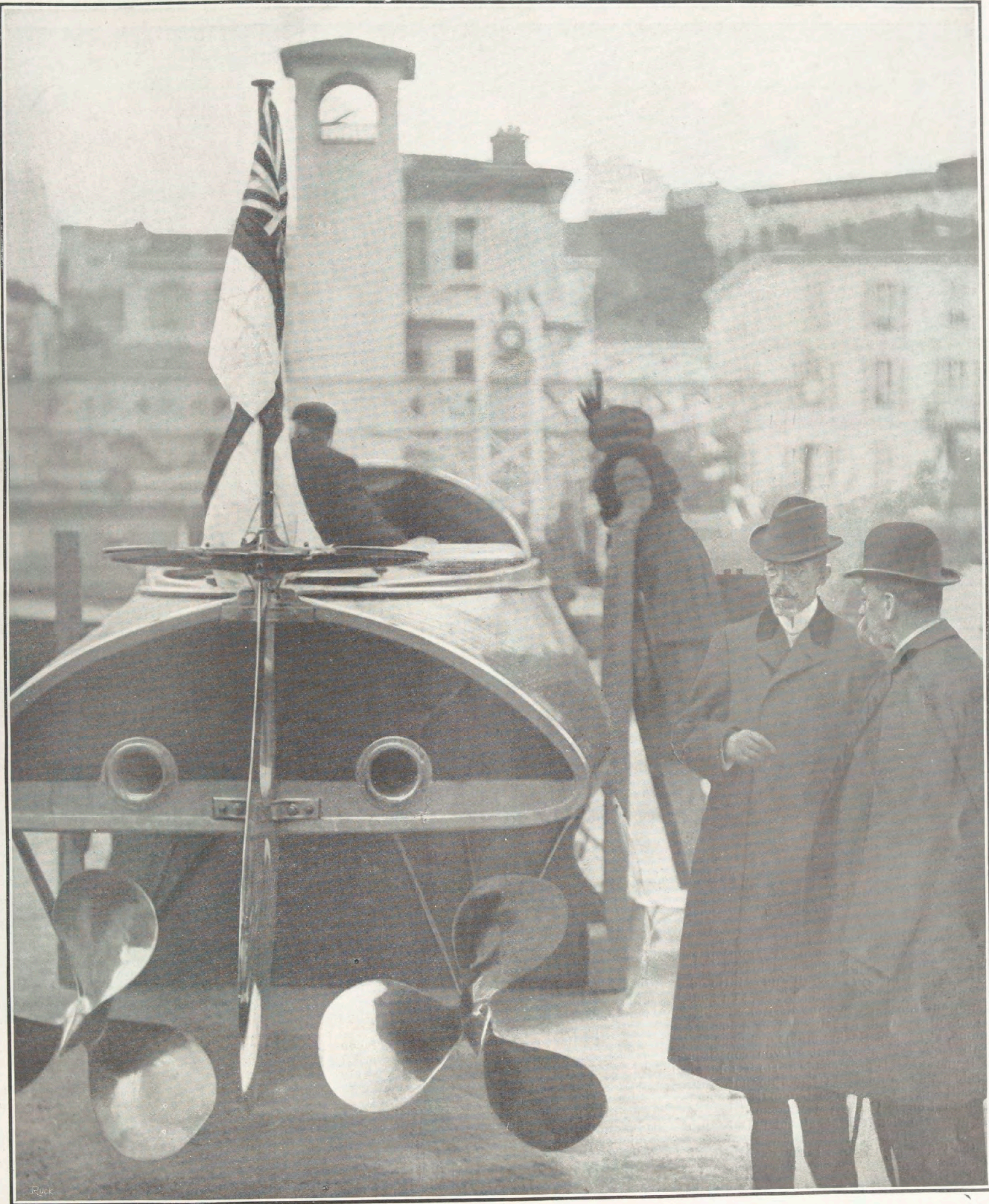
DIMANCHE 3 AVRIL. — Longchamp. — Prix des Sablons (2.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Chamo, à M. A. Henriquet (G. Stern); 2. Oversight; 3. Italus. — P. M. : Gag. 34 fr. 50; pl. 16 francs, 14 fr. 50.

Prix de Fontainebleau (2.200 mètres, 15.000 francs) : 1. Aloës III, à M. A. Aumont (Ch. Childs); 2. Breeze. — P. M. : Gag. 17 fr. 50.

Concours de la Carte postale illustrée.

Le dépouillement de notre concours des originaux, clos depuis le 30 mars, est commencé. C'est un travail délicat et laborieux, qui demandera un certain temps, la majeure partie des abonnés de toutes nos Publications ayant pris part à cette intéressante épreuve. Nous remercions les compétiteurs d'avoir bien voulu répondre en si grand nombre à notre appel et les informons que nous serons en mesure de publier les résultats dans le courant du mois de juin.

LE MEETING DE MONACO



LE ROI DE SUÈDE VISITE L'EXPOSITION DES CANOTS

Le Meeting des Canots automobiles de Monaco, qui se déroule en ce moment, a réuni l'engagement de 93 canots. Le mauvais temps a contrarié pendant plusieurs jours la mise à l'eau des concurrents. Notre cliché représente S. M. le roi de Suède, qui est en ce moment à Monte-Carlo, visitant l'Exposition des Canots en compagnie de S. A. S. le prince Albert de Monaco. Ils examinent l'Ursula, canot automobile appartenant au duc de Westminster, qui gagna, l'an dernier, la Coupe des Nations.

BORDEAUX ET LYON JOUERONT LA FINALE

Bordeaux dispose facilement de Tarbes, mais le Racing se fait éliminer par la courageuse équipe de Lyon



Les trois-quarts Lyonnais chargent

Les trois-quarts Lyonnais jouèrent fort bien contre le Racing. Malheureusement, Brossy, blessé, ne put donner la mesure de sa valeur. Remarquer le trois-quarts du Racing Failliot essayant en vain de s'opposer, seul d'ailleurs, à l'avalanche Lyonnaise.



Une échappée de mêlée

Les mêlées furent continuellement à l'avantage de Lyon, qui put ainsi se décider à ouvrir le jeu. Martin le demi Lyonnais, passe ici le ballon à ses trois-quarts.

Un essai de Lyon

C'est grâce à ses avants que Lyon remporta la victoire. Notre photographie a été prise juste au moment où Novel marque le premier essai pour Lyon, après avoir évité Varnier, qui joua cependant très bien.

La journée de dimanche fut, en rugby, la journée des surprises. D'une part, l'on escomptait que le match Bordeaux-Tarbes serait une lutte de géants; or, Bordeaux domine de bout en bout, imposant son jeu avec une dérisoire facilité. D'un autre côté, il n'était douteux pour personne, et pour le Racing moins que pour tout autre, que le déplacement à Lyon constituerait une agréable promenade de santé, aimable prologue de la finale du Championnat. *Alas, poor Racing!* Ce sont ces Lyonnais que nous applaudirons le 17 avril et Muhr méditera sur ce proverbe bien français et qui déclare qu'il y a loin de la coupe aux lèvres.

C'est devant une assistance de neuf mille sportsmen environ que se déroula le match Tarbes-Bordeaux.

Comme je l'ai dit, le jeu des Tarbais causa presque une déception, et tous les spectateurs sentirent très nettement combien il avait été prématuré de croire que cette année du moins, la courageuse petite équipe de Tarbes pourrait menacer sérieusement les champions.

Le jeu ne fut pourtant pas laid à voir et il y eut suffisamment de passes pour enthousiasmer les amateurs éclairés de rugby.

La terrade fut le merveilleux petit joueur que nous connaissons, mais la faiblesse de ses lignes arrière ne lui permit pas d'employer efficacement tous ses talents, et il ne put empêcher Bordeaux de marquer 16 points contre 3 à son Club.

Quant à Bordeaux, il joua de superbe façon et bien rares sont les occasions où il permit à Tarbes de franchir la ligne des cinquante mètres. C'est bien décidément notre meilleure équipe française et en l'absence du Stade Français, je ne vois pas bien que Lyon — pas plus que le Racing d'ailleurs, s'il eût été vainqueur — puisse opposer une résistance bien sérieuse à notre champion de France.

C'est la première fois, depuis douze ans, que le Football Club de Lyon gagne la demi-finale du Championnat de France de football rugby. Depuis de longues années, en effet, Lyon occupait, parmi nos équipes, le poste, honorable d'ailleurs, d'outsider dangereux, mais sans pouvoir le troquer jamais contre un autre plus glorieux.

C'est aujourd'hui chose faite et nous en sommes on ne peut plus ravis. Travailleurs,

modestes et tenaces, les Lyonnais méritaient bien que la fortune leur sourit enfin.

L'infortuné Racing, qui était arrivé là-bas avec l'absolue certitude de vaincre, dut être légèrement désillusionné, car jamais, à aucun moment, il ne parvint à inquiéter les Lyonnais, et, malgré tous ses efforts, n'arriva à marquer un tout petit essai de consolation. Dieu sait même quelle effroyable avalanche de points aurait souillé les couleurs bleues et blanches, si Varnier n'avait joué de façon presque parfaite, ne laissant marquer que trois essais, absolument inévitables!

A Lyon, Fauchaux fut très brillant; parmi les trois-quarts, Brossy, blessé, ne put donner sa mesure et Denat, excellent dans la défense, faiblit un peu dans l'attaque. Les demis, Martin et Novel annihilèrent complètement leurs adversaires parisiens et se firent maintes fois applaudir. Quant aux avants, on ne saurait trop les féliciter, car ils jouèrent superbement; ce sont eux qui défirent la ligne des avants, gloire du Racing, et gagnèrent la partie.

Pendant ce temps, le Stade, champion de Paris du ballon rond se faisait battre par l'U. S. Servannaise.

HENRY DISPAN.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

Avec Longchamp et Maisons-Laffitte, la saison de plat va entrer dans la période active ; le Prix Perplexe et le Prix des Sablons, gagnés par Fils du Vent et Chulo, ouvrent la série des épreuves importantes. ⚡ ⚡



Sidi Bold Univers II Lelian

Le Prix de Mars (2.000 mètres, 8.000 francs), Longchamp, 3 avril.

Sidi a mené devant Carpe Diem, Lelian et Bold jusqu'à la ligne droite. Sidi avait alors l'avantage, mais Univers II revenait et battait le leader sur le poteau. Carpe Diem prenait la troisième place à Lelian.



Oversight Alexis

Italus Chulo

Romarin

Le Prix des Sablons (2.000 mètres, 20.000 francs), Longchamp, 3 avril.

Alexis a pris le commandement devant Oversight, Chulo et Italus. Au tournant, Oversight, puis Chulo rejoignaient le leader et le réglaient assez vite.

Les deux hippodromes éprouvés par les dernières inondations (Maisons-Laffitte et Longchamp) ont rouvert leurs portes à quelques jours d'intervalle. Propriétaires et jockeys ont dit adieu à Enghien sans déplaisir.

Maisons leur a été rendu dans des conditions entièrement satisfaisantes. On a dû, pour la première journée, modifier quelques parcours : la piste à main gauche était encore indisponible ; mais qui l'a regrettée ? La régularité des courses de 2.100 à 2.400 mètres,

qu'on y dispute d'ordinaire, ne pourrait que gagner à sa disparition définitive.

Le Prix des Haras Nationaux, qui était l'épreuve capitale de cette journée de réouverture, s'est disputée sur l'ancien parcours et n'y a rien perdu. On y a revu avec plaisir Radis Rose, le brillant vainqueur du Prix de Saint-Cloud ; mais on eût aimé à le voir aux prises avec d'autres adversaires que Messidor III et les comparses qui l'entouraient. Que vaut actuellement Messidor III ? L'an dernier, sa valeur était déjà mal définie. Sa

victoire du Prix de Deux Ans, à Deauville, l'avait mis un moment au tout premier rang parmi ses contemporains ; mais ses performances ultérieures ne l'avaient pas maintenu à cette hauteur : il était loin derrière Reinhard dans le Grand Critérium. Qu'est-il devenu d'une année à l'autre ? A quel degré de condition s'est-il présenté le jour de sa rentrée ? Toutes questions qui doivent rester provisoirement sans réponse. Constatons, pourtant, que le fils d'Ex-Voto, d'un modèle si différent de celui de son demi-frère Radis



Chulo

Oversight

Italus

L'arrivée du Prix des Sablons (2.000 mètres, 20.000 francs), Longchamp, 3 avril.

Aux pavillons, Oversight et Chulo étaient ensemble, mais Chulo allait plus librement que son adversaire, et, après une courte lutte, le battait assez facilement. Italus venait se placer troisième devant Alexis. Chulo, à M. Henriquet, était monté par G. Stern.

Rose, avait l'aspect assez engageant et que la façon dont ils ont laissé en route leurs adversaires est une bonne note pour tous les deux.

Une autre constatation très favorable à Radis Rose, c'est qu'il a remporté son second succès sur un terrain ferme. On s'était demandé si son aptitude toute particulière pour le terrain lourd n'avait pas joué un rôle essentiel dans son succès inattendu du premier jour. On songait à la victoire, sans lendemain, de J. nipérus, remportée dans des conditions assez analogues la première année de Saint-Cloud. En battant fort plaisamment Messidor III sur un terrain normal, Radis Rose a fourni la meilleure des réponses, et précise autant que possible la signification de son premier succès.

C'est encore un match que nous avons eu le même jour, à Maisons, dans le prix Perplexe. Le trois ans Cham a tenu tête à Fils du Vent pendant 700 à 800 mètres, ce qui est à retenir ; mais, au milieu du parcours, il n'y a plus eu de course qu'entre le fils de Flying Fox et Oversight, ou, pour mieux dire, la course était terminée déjà, car Fils du Vent a de bout en bout dominé son adversaire. Rien là, d'ailleurs, de bien inattendu : Oversight a toujours battu Fils du Vent sur 2.000 mètres et au-delà ; mais celui-ci s'est affirmé, à l'automne, flyer de tout premier ordre : il triomphe dans son domaine comme Oversight dans le sien. C'est la conclusion la plus naturelle et qui paraît s'imposer d'elle-même. Néanmoins, le résultat a fait surgir quelques questions nouvelles, Fils du Vent allait encore bien librement encore à la fin des 1.400 mètres du prix Perplexe, et on a eu l'impression que, sur une distance plus longue, il eût montré une supériorité. C'est un point sur lequel nous serons fixés le 15 avril, après le Prix Eugène Adam.

Que l'aptitude du poulain de M. Edmond Blanc se soit un peu modifiée avec l'âge, c'est là une hypothèse qui n'a rien d'admissible ; mais elle s'appuie, jusqu'à présent, sur une base bien fragile. Que de flyers ont paru gagner à 100 mètres du poteau, gagner les mains basses, qui, cinquante mètres après, étaient en détresse ! L'allure est facile et brillante jusqu'au moment où ces mécanismes se détraquent brusquement. Une autre hypothèse un peu mieux fondée, c'est que l'Oversight de cette année est sensiblement inférieur à celui du printemps de l'an dernier. Percy

a fini à trois longueurs derrière lui, ce qui est peu ; dans sa meilleure forme il eût laissé le fils de Perseus beaucoup plus loin derrière lui. A Enghien, Ronde de Nuit, qui n'était pas prête, l'a menacée et on a eu l'impression qu'elle l'aurait battue si son jockey avait voulu lui imposer un effort sérieux. Quelque

estime qu'on ait pour la pouliche, ce n'est pas là non plus une bien bonne note. Il y a aussi contre lui sa défaite du Prix des Sablons.

Sa rencontre avec Chulo a été l'événement capital de la première réunion de Longchamp. Chulo était évidemment un adversaire de sa taille. A les supposer l'un et l'autre à leur point culminant, on pouvait hésiter entre eux. Un handicapeur sur 2.000 mètres les eût placés très probablement à peu près au même rang ; Chulo eût pu gagner, par conséquent, en tout état de cause.

Mais ce qui a étonné quelque peu, c'est l'extrême facilité de sa victoire. Le poulain a réglé son adversaire dans un style magistral et avec une supériorité qu'on peut difficilement évaluer en livres. Un autre point à retenir est la place d'Italus, qui a fini à deux longueurs d'Oversight. Le poulain du comte d'Harcourt a toujours montré, c'est entendu, une prédilection marquée pour Longchamp ; il a fait l'an dernier, sur la petite piste, dans la Poule d'Essai et dans le Prix de la Forêt, deux courses remarquables. Il est bien difficile d'admettre qu'entre lui et le véritable Oversight, il n'y ait que quatre livres d'écart.

Ajoutons, pour être tout à fait complet, que le fils d'Halma n'a pas eu, dans le Prix des Sablons, une course entièrement à sa convenance ; il n'a pu régler l'allure à sa guise et il a dû, pour battre Alexis, abandonner sa place à la corde qu'il affectionne. Ces diverses constatations n'ont rien, au surplus, qui puisse diminuer le mérite de Chulo, ni la signification de son excellente performance. Le poulain de M. Henriquet n'a jamais été mieux qu'à l'heure actuelle ; sur les distances moyennes, 2.000 à 2.600 mètres, il trouvera difficilement, parmi les contemporains, un adversaire pour le battre.

En terminant, je rendrai hommage à l'activité déployée par la Société d'Encouragement pour rendre à Longchamp son aspect habituel, alors que la piste favorite du public parisien était enfouie, y a un mois, sous trois mètres d'eau. L'admirable hippodrome nous a été rendu tel que nous l'avions laissé et avec tout l'éclat que peut lui donner une de ces superbes après-midi de printemps que nous pouvons compter. Aussi, le succès de la réouverture fut-il aussi complet que possible. D'ailleurs la recette, qui s'éleva à 117.000, est l'une des plus belles enregistrées à la journée d'ouverture.

STUART.



Breeze

Aloès III

Le Prix de Fontainebleau (2.200 mètres, 15.000 francs, Longchamp, 3 avril.

Aloès III a mené de bout en bout, résistant facilement à l'attaque de Breeze, qui avait tenté un bon effort vers la fin.